

Guía Documentos de Transporte



Año 2008

Índice

Presentación.....	4
Introducción.....	5
A) NOTAS PREVIAS E INFORMATIVAS PARA ENTENDER MEJOR EL TRANSPORTE	
B) EVOLUCION DEL DOCUMENTO DE CONTROL DESDE LA LOTT.	
1.- Documentos de Control.....	16
1.1 Quien debe de elaborar el documento de control	
1.2 Que información debe de contener este documento de control	
1.3 Quien tiene que llevar/guardar este documento de control	
1.4 Cuanto tiempo hay que guardar este documento de control	
1.5 Quienes están exentos de cumplimentar este documento de control	
1.6 Como afecta esta orden FOM al Transporte de Mercancías Peligrosas	
1.7 Como afecta esta orden FOM al Transporte Internacional de Mercancías, conocido como el CMR	
C) INFORMACION ADICIONAL AL CMR Y CARTA DE PORTE	
D) CARTA DE PORTE SEGÚN NORMATIVA ADR	
2.- Otras informaciones conforme al ADR	
2.1 Etiquetas Clases 1 a 9 del ADR	
2.2 Fichas de instrucciones al conductor en caso de accidente	
3.- Medidas en caso de emergencia	
E) DOCUMENTOS DE TRANSPORTE DE RESIDUOS PELIGROSOS	

ANEXOS:

Diferentes modelos de cartas de porte

Documentos de transporte de Residuos Peligrosos

Breve reseña - INCOTERMS

Glosario

Relación no exhaustiva de legislación aplicable

Autores: Jesús Pellejero, Jesús Posadas, Raúl Salanueva, Ricardo Pérez.

Depósito legal:

Diseño y maquetación: ACONSENA 2008

Asociación Consejeros de Seguridad de Navarra

Instituto Cuatro Vientos

Avda. San Jorge, 2

Pamplona (Navarra)



PRESENTACIÓN

La labor divulgativa iniciada hace unos años por la Asociación de Consejeros de Seguridad de Navarra (ACONSENA) sobre temas relacionados con el transporte y en especial con el de mercancías peligrosas como ámbito más cercano a su actividad, ha supuesto un encomiable trabajo que pone en manos del profesional una herramienta eficaz que, de entrada, amplía y refresca sus conocimientos y que puede serle muy útil en un momento determinado.

En la presente guía de documentos de transporte creo que lo primero que hay que destacar es su oportunidad, ya que contempla una temática a la que no le es ajena ni la más mínima actividad del transporte.

Los diversos vaivenes que han venido produciéndose a lo largo de los últimos años aconsejaban poner en manos del profesional y del interesado una herramienta clarificadora a la vez que un recordatorio de las sucesivas actuaciones, de modo que no se vuelva a caer en los errores del pasado.

Las guías divulgativas, de cuidada edición, se han revelado como una eficaz manera de formar e informar a quien viene obligado en el día a día a estar al corriente de las numerosas normativas, instrucciones y documentación a utilizar.

En una economía globalizada, en un ámbito de actuación que se desarrolla en el amplio territorio de la Unión Europea y más allá de sus fronteras, siempre es bienvenida cualquier ayuda que simplifique la actuación del profesional del transporte.

Por todo ello, me permito felicitar a ACONSENA por la edición de esta guía y a cuantos han intervenido en la misma, al mismo tiempo que les animo a perseverar en el camino iniciado.

Estoy seguro que el éxito de anteriores publicaciones continuará con esta guía de Documentos de Transporte.

Jesús Posadas

Dtor. Servicio de Ordenación y Gestión de Transportes

Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

Gobierno de Navarra

INTRODUCCION

El objeto de esta guía es definir los requisitos mínimos que tienen que cumplir los cargadores, destinatarios y las agencias de transporte, que se dedican a transportar mercancías para poder garantizar que las operaciones de transporte lleguen a buen término y que estas operaciones estén acompañadas del perceptivo documento de control, que garantiza la mercancía a transportar.

Todas las partes involucradas en el transporte de mercancías: Expedidores, Cargadores, Transportistas, Destinatarios, están afectadas de una forma u otra por las diferentes normativas de transporte, tanto en el transporte convencional, como en el transporte de mercancías peligrosas, por lo que todo transporte debe de ir documentado conforme a la normativa vigente.

A lo largo de estos últimos años la Asociación de Consejeros de Seguridad de Navarra (ACONSENA), ha constatado la dificultad de los diferentes documentos de control, es decir cartas de porte, que deben de emitir los Expedidores/Cargadores y que a menudo son desconocedores de la elaboración de una correcta carta de porte.

A través de esta guía, ACONSENA quiere dar respuesta a esta necesidad y contribuir a ayudar en la elaboración de las diferentes cartas de porte que se deben de elaborar.

Para lograr este objetivo, la guía explica los diferentes tipos de documentos de transporte que se debe de acompañar a las mercancías bien sean mercancías convencionales o mercancías peligrosas.

El enfoque de la Guía es generalista: se trata de que sirva como punto de información y ayuda, con el fin de que cada profesional y en función de las materias que transporta, elabore el perceptivo documento de control.

Colaboradores en la presente guía: Jesús Pellejero, Ricardo Pérez, Jesús Posadas, Raúl Salanueva, Instituto CuatroVientos

Jesús Pellejero

Presidente de ACONSENA

A) NOTAS PREVIAS E INFORMATIVAS PARA ENTENDER MEJOR EL TRANSPORTE

Conviene aclarar que es el Transporte:

Actividad mercantil consistente en el desplazamiento de una mercancía con la posibilidad cierta de producir un accidente, generando efectos no deseados en personas, bienes y medio ambiente

CONTRATO DE TRANSPORTE EN CARGA COMPLETA

CARTA DE PORTE:

Es el documento de control en el que se hacen constar las circunstancias de la realización del transporte.

El cargador o expedidor emite la carta de porte. Cuando le entregan la mercancía al porteador, éste firmará una copia que quedará en poder del cargador como justificante de que la mercancía obra en poder del transportista hasta que las lleve a su destino.

La carta de porte y el resto de copias (2) viajarán con la mercancía.

Cuando la mercancía llega a destino, el transportista presentará la carta de porte y sus copias al consignatario para que firme el **“recibí”** de las mercancías. Una copia se la quedará el firmante, otra el transportista y el original de la carta de porte volverá al cargador.

El transportista podrá facturar el servicio de transporte prestado teniendo como justificante la copia de la carta de porte.

El cargador tendrá, con la carta de porte firmada por el consignatario, la justificación de que la mercancía ha llegado a su destino.

Si hubiese un contrato de compraventa entre cargador y consignatario, la carta de porte y sus copias sirven de “albarán” o “nota de entrega” y, por tanto, la carta de porte firmada por el consignatario sirve de prueba de que el cargador cumplió con su obligación en el contrato de compraventa por lo que ya podrá facturar su venta.

La devolución de la Carta de porte firmada otorga la conformidad al transporte. Se pueden hacer constar “Reservas” en la entrega de las mercancías que podrían dar lugar a **“inconformidades”**.

Como veremos más adelante la carta de porte contiene unas menciones mínimas y **el formato lo diseña la propia empresa**. Por tanto, sería interesante diseñar un único

documento que sirviera de carta de porte nacional, de carta de porte internacional (CMR), en sus dos versiones para mercancía general o para mercancía peligrosa. Para poderlo conseguir, el encabezamiento del documento podríamos diseñarlo para que apareciera los siguientes términos:

CARTA DE PORTE

Carta de porte Nacional **FOM 238** Carta de porte Internacional (**CMR**)

Carta de porte Nacional **ADR** Carta de porte Internacional (**CMR**) **ADR**

Deberá tenerse en cuenta que en el contenido de esta carta de porte deberá constar todas las “**menciones mínimas**” que figuren en la carta de porte **238/2003 FOM**, la carta de porte **CMR** y las precisiones **ADR** que se puedan necesitar.

Se puede realizar un formato único que sirva de carta de porte tanto para el transporte nacional como para el internacional ya sea para mercancía general como para peligrosa. No obstante, hay que tener presente que la normativa que rige a cada una de las modalidades anteriores es diferente, por tanto habrá que identificar las obligaciones y los derechos que asisten a cada una de las partes en las modalidades de transporte, diferentes plazos para las reclamaciones, **responsabilidad económica del transportista (4,50 euros/kg en nacional y 11-12 euros/kg en internacional)** según sean transportes nacionales o internacionales,

TRANSPORTISTA:

Persona física o jurídica, titular de una empresa especialmente concebida y equipada para la realización material del transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena con sus propios medios materiales y personales.

Necesita obtener una autorización administrativa que les habilite para el ejercicio de la actividad. La Administración, les obliga a cumplir una serie de requisitos.

La responsabilidad comienza desde el momento de la entrega de la mercancía, incluye depósito, almacenamiento, vigilancia y entrega.

PORTEADOR:

Es el transportista que en virtud del contrato, asume, en nombre propio, la obligación de transportar las mercancías de un lugar a otro. Es el que lleva a cabo el transporte

Cuando transportista y porteador no coinciden aparece la figura del operador de transporte (agencia, transitario, almacenista-distribuidor). Surgen dos contratos de transporte, en el primero intervienen el cargador y el operador (actuando de transportista) y en el segundo, el operador (actúa de cargador) y el porteador (actúa de transportista).

CARGADOR:

Es la persona física o jurídica, que ya sea por cuenta propia o como operador de transporte, solicita la realización del transporte.

El cargador o en su caso el expedidor, entregará la mercancía al porteador estando obligado a realizar la carga y estiba, si no existiera pacto en contra.

CONSIGNATARIO:

Es la persona física o jurídica a la que el porteador ha de entregar las mercancías objeto del transporte.

Podrá ser consignatario de las mercancías el propio cargador o una persona distinta.

En un contrato de compraventa, normalmente el cargador es el vendedor y el consignatario es el cliente.

CONDUCTOR:

Es la persona física, por cuenta y orden del transportista, que asume la obligación de ejecutar con diligencia las operaciones propias de la conducción del vehículo del transporte.

Es el responsable del transporte, depósito, almacenamiento, vigilancia y entrega de la mercancía.

Deberá poseer conocimientos y formación necesaria que le habiliten para ello.

B) EVOLUCION DEL DOCUMENTO DE CONTROL DESDE LA LOTT.

El documento de control en el transporte público de mercancías

“Las personas que intervengan en la prestación de servicios públicos de transporte de mercancías por carretera deberán suscribir un documento denominado Declaración de Porte, que tendrá una finalidad de control administrativo de la prestación o realización del transporte.”

Así establece la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres el Documento de control.

La Declaración de Porte contendrá los datos de identificación del vehículo utilizado y de la autorización con que se realiza el transporte, la clase de mercancía transportada, el precio del transporte cuando se trate de transporte público y el resto de los datos que reglamentariamente se exijan.

Un ejemplar de la Declaración de Porte deberá llevarse en el vehículo que realice el transporte.

Se atribuyen a la Declaración de Porte los mismos efectos que se dan a la Carta de Porte de la que habla el Código de Comercio. Para los transportes internacionales se emplearán los documentos de control establecidos en los convenios suscritos por España.

En el año 1987, año de publicación de la **LOTT (Ley 16/1987, de 30 de julio)**, se establecía una tasa de 125 pesetas por cada Declaración de Porte.

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres **ROTT (Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre)**, desarrollando lo establecido en la **LOTT**, limita la Declaración de porte a los vehículos pesados de ámbito nacional, y abre la puerta a la participación de empresas privadas o de asociaciones de transportistas en el procedimiento de gestión de la misma, para una mayor agilidad en la tramitación.

Con esta base jurídica, se estaba en disposición de poner en funcionamiento los Documentos de Control, pero esta puesta en marcha iba a ser más complicada de lo que podía parecer. De hecho, llevaría a su fracaso.

Creo muy interesante repasar la historia de los acontecimientos de aquellos años, ya que de los errores es de donde mas se aprende. Así, se podrán realizar nuevas experiencias y poner en funcionamiento un sistema, a mi juicio totalmente

necesario, que mejore las condiciones de prestación del servicio, causando el mínimo de incomodidades.

Solo con un sistema ágil, sencillo, aceptado por todos y universalmente implantado, se obtendrán los objetivos que se persiguen.

Si el ROTT se publicó el 8 de octubre de 1990, el 26 de diciembre ya se firmaba la Orden Ministerial reguladora del régimen jurídico de la Declaración de Porte. Se publicaba en el Boletín Oficial del Estado del día 8 de enero de 1991.

Se pretendía cumplir una triple función:

En primer lugar, dar valor jurídico-privado al contrato de transporte terrestre.

En segundo lugar, facilitar el control por parte de la Administración del cumplimiento de las obligaciones administrativas del transporte. En aquel momento muy especialmente de las tarifarias, ya que así se fijaban por Ley.

En tercer lugar, para disponer de una información estadística completa y fiable sobre las principales magnitudes del sector. Con esta información se tendría una poderosa herramienta de Ordenación del sector del transporte.

No se le ocultaba en aquel momento al legislador la dificultad de reflejar en un solo documento las complejas relaciones jurídicas en las que intervienen una pluralidad de sujetos diferentes, todos ellos en nombre propio. En un único transporte pueden participar el remitente, el cargador (uno o varios para un mismo recorrido del vehículo), la agencia, el transportista titular de autorización de transporte (el efectivo y el que utiliza la colaboración de otro) y el consignatario (pueden también ser varios).

Si por cada relación jurídica entre dichas personas se quisiera hacer un documento diferente, la complejidad burocrática sería tal que haría inoperativo el sistema.

La solución adoptada fue la de un documento único en el que consten todos los que intervienen, pero que solo debía cumplimentar y firmar el cargador y el transportista efectivo.

La no cumplimentación de la Declaración de Porte, o la omisión o falseamiento de datos era imputable a ambos, cargador y transportista.

El siempre controvertido tema del precio ya venia contemplado en esta disposición. No obligaba a reflejarlo salvo el caso de transportes sometidos a tarifas obligatorias.

No considero necesario entrar en demasiados detalles sobre las formalidades a las que obligaba en complejo proceso de cumplir con las obligaciones de la Declaración de Porte, ya que su implantación duró poco, creo que fundamentalmente por lo complejo del sistema, pero si que conviene al menos citar las principales que, por otra parte, son de sentido común, ya que, si lo que se pretende es disponer de un documento que identifique el transporte que se está realizando, lo lógico es que aparezcan en el todos los que intervienen en el transporte, las características de lo que se está transportando, así como el origen y destino del transporte.

Ya que el documento era de formato único (impreso oficial), se diseñaron unos talonarios, cada uno de 25 declaraciones, que se habían de canjear por otros nuevos al ir agotándose. Cada declaración era por quintuplicado.

Una vez preparado el sistema, solo faltaba publicar el diseño del modelo normalizado de los impresos de Declaración de Porte. Vio la luz en el Boletín Oficial del Estado del día 15 de febrero de 1991. Todo estaba listo para la nueva experiencia.

No pasó mucho tiempo sin que se pusieran de manifiesto las primeras disfunciones del recién nacido Documento de control, así que ya en el mes de julio del mismo año 1991 una nueva Orden Ministerial vino a aclarar las dudas que iban surgiendo y a corregir las primeras disfuncionalidades.

Fueron sobre todo cuestiones de índole práctica, de aplicación concreta de la norma, que se vio conveniente simplificar. Siempre existen supuestos especiales que la norma no ha previsto y que no se conocen hasta que la práctica diaria del transporte los pone de manifiesto.

La puesta en práctica de la Declaración de porte se reveló complicada. Las asociaciones podían colaborar proporcionando talonarios de declaración de porte a sus asociados, pero había que comprobar la titularidad de la autorización de transporte, devolver los ya utilizados, canjearlos por otros nuevos, dentro de los quince días siguientes al último transporte reflejado en el talonario,...

Administrativamente también era complicado. Comprobar los casos de pérdida o deterioro para poder sustituirlos, justificación de la imposibilidad de devolver el antiguo, controlar y sancionar los incumplimientos, cobrar las tasas correspondientes, devolver el talonario cuando se dé de baja la autorización de

transporte, etc. Evitar la picaresca que se dio de quien solicitaba en distintas oficinas o dependencias mas talonarios de los que le correspondían,...

Ya con todo preparado, el día 1 de agosto se da el pistoletazo de salida. Una Resolución de la Dirección General del Transporte Terrestre, establece el diez de septiembre como la fecha a partir de la cual se podrán recoger con carácter general en toda España los correspondientes talonarios.

La tasa por cada talonario de 25 Declaraciones de Porte se fija en 3.625 pesetas. Recordemos que inicialmente se podían entregar dos por cada autorización de transporte disponible. Y que solo se conseguía uno nuevo entregando el anterior, debidamente cumplimentado en su totalidad.

En la portada del talonario figurarán la matrícula del vehículo, el numero de la autorización de transporte y en su caso especialidad a la que esta corresponda y la firma y sello.

El nuevo sistema duró poco. La Orden de 9 de marzo de 1993, dejo en suspenso la aplicación de la Declaración de porte. Un año y medio justo después de su puesta en vigor.

Las razones alegadas fueron las deficiencias en el sistema de distribución, formalización y control del documento, que dificultan que éste alcance debidamente los fines para los que fue instituido. Se consideró necesario iniciar un estudio para sustituir el sistema por otro que refleje con la mayor claridad la distinta situación de las partes intervinientes en el contrato de transporte y facilite el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones, suspendiendo mientras tanto la aplicación del actual régimen.

Las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera

No fue hasta principios de 1997 en que se fijo un nuevo intento de reintroducir la Carta de porte. La Orden de 25 abril de 1997 establece las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. Se publicó en el Boletín Oficial del Estado del 7 de mayo de 1997.

Mediante esta Orden se aprueban los modelos de carta de porte y de contrato de transportes de mercancías por carretera de duración continuada. La Orden aprueba unos modelos determinados, permitiendo que sean de utilización potestativa por las partes contratantes.

Se define como **Carta de porte** el documento en el que se hagan constar las circunstancias de realización del transporte siempre que contenga las siguientes menciones mínimas:

- Datos identificadores del cargador y del porteador.
- Datos identificadores del consignatario, o bien de la persona a cuya orden vaya dirigido el envío, o si éste ha de entregarse al portador del correspondiente ejemplar de carta de porte.
- Lugar, y, en su caso, fecha y hora de entrega del envío al porteador.
- Lugar y plazo de entrega del envío al consignatario.
- Identificación del envío, con expresión de su calidad genérica y número de bultos, de su peso, y, en su caso, de las marcas o signos exteriores de los bultos que integran el mismo.
- Precio del transporte.

Si el envío incluyera mercancías peligrosas, habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que ellas representan, indicando sus incompatibilidades y las precauciones a tomar.

En la Carta de porte, el cargador y el porteador podrán hacer constar cuantas otras circunstancias estimen pertinentes (Si son portes pagados o debidos, indemnizaciones por paralización, valor declarado de la mercancía, seguro, pacto de sometimiento a la Junta Arbitral del Transporte).

La fuerza probatoria de la carta de porte tan sólo alcanzará a sus firmantes.

La situación actual

Desde el día 13 de agosto de 2003 está en vigor la actual regulación de las normas de control de los transportes públicos de mercancías por carretera, establecidas por la ORDEN FOM/2038/2003, de 31 de enero, publicada en el Boletín Oficial del Estado del día 13 de febrero de 2003. Entró en vigor a los seis meses de su publicación.

Como se explica en otro capítulo de esta guía, es obligatoria su confección y libre el formato que se quiera utilizar.

Se adjunta un modelo para su posible utilización por los interesados.

DOCUMENTO DE CONTROL N°.....

ORDEN FOM 238/2003, de 31 de enero

CARGADOR/EXPEDIDOR: Nombre y domicilio		DESTINATARIO/CONSIGNATARIO: Nombre y domicilio	
OPERADOR DE TRANSPORTE: Nombre y domicilio		LUGAR DE CARGA de la mercancía	
TRANSPORTISTA: Nombre y domicilio		LUGAR DE DESTINO de la mercancía	
TRANSPORTISTAS SUCESIVOS		Fecha realización transporte	Hora inicio
MTRICULA VEHICULO(S)		CAMBIO VEHÍCULO (ya iniciada la operación de transporte)	
MTRICULA REMOLQUE(S)/SEMIRREMOLQUE(S)			
Nº BULTOS	NATURALEZA DE LA MERCANCIA	PESO BRUTO Kg.	VOLUMEN m ³
CLASE: CIFRA: LETRA: ADR			
INSTRUCCIONES DEL CARGADOR		OBSERVACIONES y/o RESERVAS	
INDICACIONES que se consideren útiles		Precio que paga el cargador (en su caso)	Fecha pago
Indicación de si el transporte es consecuencia de contrato previo escrito (identificarlo):			
Formalizado en..... a de de 20.....			
EL CARGADOR/EXPEDIDOR	EL TRANSPORTISTA	EL DESTINATARIO/CONSIGNATARIO Recibido en.....	
Firma y Sello	Firma y Sello	Lugar	Firma y Sello
SE EXPEDIRAN TANTAS COPIAS COMO PARTES INTERVENGAN EN EL TRANSPORTE			

1.- Documentos de Control

Conforme con la **Orden FOM 238/2003 de 31 de Enero**, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos nacionales de mercancías por carretera. A fin de alcanzar los objetivos perseguidos en relación con la libre competencia y necesaria transparencia del mercado, ha parecido conveniente establecer las normas relativas a la documentación de control que han de ser cumplidas por quienes intervienen en la contratación y realización de los servicios, adecuándolas a la práctica habitual de las empresas, de manera que su cumplimiento les suponga la menor carga burocrática añadida posible, pero de forma que, no obstante, los órganos administrativos competentes cuenten con un conocimiento suficiente de las operaciones mercantiles realizadas para alcanzar un eficaz desarrollo de las funciones de control, inspección y saneamiento del mercado que a la Administración corresponde.

En su artículo único de esta orden, **Documentación de control de los envíos de transporte de mercancías.**, dice:

Los transportistas, usuarios del transporte de mercancías y operadores de transporte estarán obligados a documentar cada uno de los envíos en que se materialicen los contratos de transporte de mercancías por carretera que celebren en el correspondiente albarán, carta de porte u otra documentación acreditativa, la cual deberá acompañar a las mercancías en su desplazamiento.

A modo de resumen y de una forma sencilla, nos podemos hacer las siguientes preguntas:

1. Quien debe de elaborar el documento de control
2. Que información debe de contener este documento de control
3. Quien tiene que llevar/guardar este documento de control
4. Cuanto tiempo hay que guardar este documento de control
5. Quienes están exentos de cumplimentar este documento de control
6. Como afecta esta orden FOM al Transporte de Mercancías Peligrosas
7. Como afecta esta orden FOM al Transporte Internacional de Mercancías, conocido como el CMR

A todas estas preguntas y ejemplos que hemos preparado, vamos a dar la mayor de la información posible, para tratar de aclarar las dudas que nos puedan surgir en nuestro trabajo diario, todos los involucrados en el transporte nacional e internacional de mercancías por carretera.

1.1 Quien debe de elaborar el documento de control

De acuerdo con dicha orden,

La obligación de confeccionar y expedir la documentación corresponderá al cargador o, cuando éste no se hallare presente, al expedidor material de la remesa que se ha de transportar, es decir a la persona física ó jurídica que contrata el transporte, además deberá de emitir tantas copias como intervinientes en la operación de transporte.

Nota: El Cargador o en su ausencia el Expedidor, son responsables de entregar dicho documento de control al transportista y la otra parte es decir el Transportista es responsable de exigir dicho documento.

En caso de ausencia de dicho documento, la sanción recaerá tanto en la empresa cargadora como en el transportista.

1.2 Que información debe de contener este documento de control

Una vez mas y conforme a dicha orden:

La documentación de control será de libre edición, pudiendo ajustarse al modelo, formato y denominación que más convenga a las partes intervinientes en el contrato, **debiendo expedirse tantas copias como partes intervengan en el transporte**, debe de contener al menos los siguientes datos:

- Nombre o denominación social y domicilio de la empresa cargadora.
- Nombre o denominación social y domicilio de la empresa que haya realizado la expedición de las mercancías, cuando no coincida con la empresa cargadora.
- Nombre o denominación social y domicilio del operador de transporte que, en su caso, hubiese intermediado en la contratación del servicio.
- Nombre o denominación social y domicilio de la empresa transportista.
- Nombre o denominación social y domicilio del destinatario o consignatario del envío.
- Lugares de origen y destino de la expedición de transporte de que se trate.
- Fecha de realización del transporte del envío de que se trate.

- Matrícula del vehículo o vehículos utilizados en la realización del transporte. Cuando se trate de un conjunto articulado, deberán hacerse constar tanto la matrícula del vehículo o vehículos tractores como las de
- los semirremolques o remolques arrastrados por los mismos.
- Si iniciada la operación de transporte se produjera un cambio de vehículo, esta circunstancia deberá hacerse constar en la documentación de control por la empresa de transportes.
- Naturaleza, peso y, en su caso, número de bultos de la mercancía transportada. En los supuestos en que, por razón de las circunstancias en que se produzca la carga del vehículo, resulte de difícil determinación el peso exacto de la mercancía que se va a transportar, se buscará otro tipo de magnitud para determinar su cantidad y peso.(Ejemplo M³)

1.3 Quien tiene que llevar/guardar este documento de control

EL transportista deberá de llevar dicho documento de control, siempre durante el tiempo que dure dicho transporte, desde el origen hasta el destino final, entregando una copia al Destinatario, mas una copia firmada y sellada por el Destinatario como señal de conformidad en la entrega de la mercancía.

1.4 Cuanto tiempo hay que guardar este documento de control

Todas las partes involucradas en dicho transporte deberán de guardar dicho documento **durante al menos un año.**

1.5 Quienes están exentos de cumplimentar este documento de control

Únicamente quedarán exentos del cumplimiento delo dispuesto en este artículo los siguientes transportes:

- Transportes internacionales documentados en una carta de porte ajustada al Convenio de 19 de mayo de 1956, relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), la cual deberá, no obstante, conservarse en los términos señalados en este artículo.

- Transportes de mercancías peligrosas documentados en una carta de porte ajustada a la legislación vigente en la materia, la cual deberá, no obstante, conservarse en los términos señalados en este artículo.
- Transportes de mudanzas.
- Transportes de basuras en vehículos especiales.
- Transportes de vehículos averiados en vehículos especiales.
- Transportes de reparto y recogida de mercancías en régimen de carga fraccionada, circunstancia que deberá ser acreditada por el transportista a través de cualquier medio.

1.6 Como afecta esta orden FOM al Transporte de Mercancías Peligrosas en Cantidades Limitadas “LQ” y en Cantidades Exceptuadas “E”

Como mencionado mas arriba, el transporte de **Mercancías Peligrosas**, amparadas y ajustadas a la legislación vigente del **ADR**, deberá de elaborar la carta de porte conforme al ADR, con la salvedad de si se transporta mercancías peligrosas bajo la Exención Total, ADR en **Cantidades Limitadas “LQ” y en Cantidades Exceptuadas “E”**, en ambos casos el transporte de mercancías peligrosas en las condiciones de **LQ y E**, deberá de elaborarse el citado documento de control conforme a la **FOM 238/2003**

En los envíos realizados conforme a la Parte 3 del ADR en **Cantidades Limitadas “LQ”** Se deberán marcar, con la marca de las flechas, los bultos y los sobreembalajes, en dos caras laterales opuestas. Se colocarán en la posición que indican las flechas.

El expedidor informará al transportista del peso bruto de cada una de las materias transportadas en cantidad limitada.

Aparece una nueva señalización de los vehículos que transportan mercancía peligrosa en cantidades limitadas, para ello se deberá tener en cuenta lo siguiente:

- Afecta a los **vehículos de más de 12 T de MMA**. Se podrán señalar en la delantera y en la trasera con la nueva señal o con el panel naranja sin numeración.
- Los **contenedores cargados en vehículos de más de 12 toneladas de MMA se señalarán con la nueva señal en sus cuatro costados**. También se puede señalar con las etiquetas correspondientes a las materias contenidas en él.

La señalización consiste en un letrero con las letras “LTD QTY”, de 65 milímetros de altura y de color negro sobre fondo blanco.

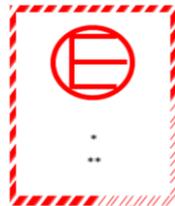
En los envíos realizados conforme a la Parte 3 del ADR en **Cantidades Exceptuadas “E”** Este capítulo es totalmente nuevo en el ADR 2009 y es una vía de exención para materias envasadas en pequeñas cantidades, generalmente destinadas al consumidor final.

A continuación se publica la tabla de cantidades exceptuadas:

Código	Cantidad neta máxima por envase interior (en gramos para los sólidos y ml. para los líquidos y los gases)	Cantidad neta máxima por embalaje exterior (en gramos para los sólidos y ml. para los líquidos y los gases, o la suma de los gramos y ml. en el caso del embalaje en común)
E0	No se permite como cantidad exceptuada	
E1	30	1000
E2	30	500
E3	30	300
E4	1	500
E5	1	300

Cuando se embalen juntas mercancías peligrosas en cantidades exceptuadas a las que se asignen códigos diferentes, la cantidad total por embalaje exterior estará limitada a la correspondiente al código más restrictivo.

Los envases y embalajes envasados conforme a la tabla mencionada, deben de cumplir con determinadas condiciones conforme se expresa en el **ADR**



Los bultos irán señalizados con la etiqueta:

* *El primer o único número de etiqueta indicado en la columna (5).*

** *El nombre del expedidor o destinatario, si no aparece en ninguna otra parte del embalaje.*

Documentación:

Si un documento o documentos (como conocimiento de embarque, carta de porte aéreo o albarán de carga, CMR/CIM) acompañara(n) a las mercancías peligrosas en cantidades exceptuadas, como mínimo uno de dichos documentos deberá incluir la información

"Mercancías peligrosas en cantidades exceptuadas" e indicar el número de bultos.

En España esta reseña se deberá indicar en el Documento de Control regulado por la Orden [FOM/238/2003, de 31 de enero](#).

1.7 Como afecta esta orden FOM al Transporte Internacional de Mercancías, conocido como el CMR

Como informado mas arriba, el Transporte internacional documentado en una **carta de porte CMR**, ajustada al Convenio de 19 de mayo de 1956, relativo al **Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR)**, no está afectada por esta orden, ya que tiene su propio documento de control **CMR**, el cual deberá, no obstante, conservarse en los términos señalados en este artículo, es decir un año.

C) INFORMACION ADICIONAL AL CMR Y CARTA DE PORTE

El CMR es un convenio internacional incorporado al Derecho español desde su publicación en el BOE de 7 de Mayo de 1974, que regula el tráfico internacional de carretera en sus aspectos de responsabilidad, documentales, etc

Aspectos esenciales

Se aplica a los transportes realizados por cuenta ajena, siempre que uno de los puntos de carga/descarga se encuentre en un país signatario. El transportista responde de los actos de sus empleados y subcontratistas. Es obligado rellenar la Carta de Porte.

Derechos y obligaciones

Las partes del contrato tienen los siguientes derechos y obligaciones:

1.- Del Cargador:

Obligaciones:

- Identificar a los actores del contrato.
- Identificar la mercancía, con mención especial en caso de ser peligrosa.
- Indicar las condiciones de tiempo y lugar en el transporte.
- Responder ante el transportista por información inadecuada.

Derechos:

- Exigir del transportista la verificación de la mercancía (los gastos de la verificación son a su cargo).
- Disponer en todo momento de la mercancía, por lo que podrá detener el transporte, o modificar el destino.
-

2.- Del Transportista:

Obligaciones:

- Verificar la exactitud de las menciones de la carta de porte, en lo que se refiere a la exactitud de las menciones y su estado aparente.
- Cumplir las instrucciones del cargador, salvo que sean imposibles, o perjudiquen a su empresa, en cuyo caso deberá comunicarlo.
- Entregar el segundo ejemplar de la carta de porte al destinatario.
- -Ser responsable de la custodia de los documentos que se le confíen.

Derechos:

- Reclamar los daños que sufre por inexactitud de indicaciones por parte del cargador.
- Reclamar los daños que sufra por defecto de embalaje, salvo que hayan sido reconocidos por él.
- Si se modifican las condiciones de transporte y no recibe instrucciones, tomar las medidas que juzgue oportunas en defensa del interés del cargador.
- En caso de dificultades de transporte o entrega:
- Descargar la mercancía por cuenta del cargador.
- Vender la mercancía, si ésta es perecedera o si se va a incurrir en gastos excesivos, dejando el producto de la venta a disposición del cargador.

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA.

El transportista responde de la pérdida total o parcial, de las averías en la mercancía y del retraso en la entrega, salvo que se hubieran originado por:

- Culpa del que tiene derecho sobre la mercancía.
- Vicio propio de la mercancía.
- Causas inevitables (sin que pueda aducir defectos en los vehículos, ni culpa de sus empleados o personas a las que haya alquilado el vehículo).
- Empleo de vehículos abiertos, no entoldados, cuando tal empleo se hubiera pactado en la carta de porte.
- Ausencia o deficiencia de embalaje.
- Manipulación del remitente o destinatario.
- Naturaleza de ciertas mercancías (moho, desecación, etc.).
- Insuficiencia o imperfección de la identificación de los bultos.
- Transporte de animales vivos.

En todo caso, la prueba de que la pérdida se debió a uno de estas causas corresponde al transportista.

También responde el transportista por retraso -no entrega en el plazo convenido, o cuando se sobrepase un plazo razonable-. En todo caso se considera la mercancía perdida cuando transcurran 30 días sin haber sido entregada sobre el plazo convenido, o 60 días desde que el transportista se hizo cargo de la mercancía.

En el supuesto de que el transporte estuviera pactado en un único contrato, pero fuese ejecutado por varios transportistas sucesivamente, todos ellos responden solidariamente (cada uno responde ante el cargador por la totalidad del transporte).

RECLAMACIONES Y PRESCRIPCIÓN.

Las reclamaciones se realizarán por escrito y habrán de formularse:

1. Daños aparentes en la mercancía, en el momento de la entrega.
1. Daños ocultos, en los 7 días siguientes a la entrega.
2. Retraso en la entrega, habrá de dirigirse reserva por escrito en el plazo de 21 días desde la entrega de la mercancía al destinatario.

La prescripción de las acciones es al año, salvo para el caso de dolo que es de tres años.

Las cuantías de las indemnizaciones serán las siguientes:

1. Pérdida total o parcial, el valor de la mercancía en el lugar y fecha en que el transportista se hizo cargo de ella.
1. Retraso, no excederá del precio del transporte. Si las mercancías se dejan de cuenta del transportista la indemnización será la misma que para la pérdida total.
2. Avería, la disminución del valor, computado igual que para el caso de pérdida.

LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.

Como regla general la responsabilidad del transportista viene limitada, salvo casos de dolo, a 8,33 derechos especiales de giro por kilogramo de mercancía transportada (el derecho especial de giro equivale en la actualidad a unas 200 pesetas).

La responsabilidad del transportista está limitada tanto en los casos de pérdida como de avería o demora.

Los plazos para reclamar están establecidos en períodos muy cortos (1 día después de la recepción para los daños visibles y 7 días después de la entrega para los invisibles). La prescripción se verifica en un año (excepto si es por dolo).

Cuando en un solo contrato de transporte intervienen varios transportistas, se define la forma de repartir las responsabilidades, salvo que pueda averiguarse donde se produjo el daño.

Carta de Porte

"La **CARTA DE PORTE** es un documento fehaciente de la existencia de un contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá estando sometido a las disposiciones de este Convenio.". CMR. art. 4.

Se trata, por tanto, de un documento de carácter jurídico declarativo y no constitutivo del contrato. Es un medio de prueba, aunque de gran eficacia en cualquier reclamación judicial. Resulta conveniente por varios motivos:

- para tener certeza de que se contrató y en qué términos exactos se hizo.
- porque sirve como recibo de la mercancía por el transportista.
- porque el derecho a disposición de la mercancía de transportada previsto en el art. 12.5.a del CMR solo puede ser ejercido mediante la entrega de la carta de porte al transportista.
- porque en caso de intervenir transportistas sucesivos, estos sólo adquieren consideración jurídica de tales según el art. 34 del CMR mediante su aceptación de la mercancía y de la carta de porte.
- porque normas de carácter aduanero, tributario, fitosanitario, etc, pueden exigirla en algunos casos.
- porque en el empleo de vehículos no abiertos y no entoldados se podría perder como exoneratoria de responsabilidad del transportista conforme al art. 17.4 a del CMR si no consta inscrita en la carta de porte.

¿Quién debe redactar y emitir la carta de porte?

Es válido jurídicamente que lo haga cualquiera de las partes contratantes, tanto el transportista como el usuario. La intervención del transportista no significa que asuma la responsabilidad de todas las indicaciones contenidas en la carta. En España, el Código de Comercio establece en su art. 350 que el remitente y el transportista pueden exigirse mutuamente que se extienda tal documento, pero no quien ha de hacerlo. Se deben emitir tres ejemplares originales, firmados por el remitente y el transportista, firmas impresas o reemplazadas por sellos, si lo permite la legislación del país. El primer ejemplar se entregará al remitente, el segundo acompañará a la mercancía y el tercero será retenido por el transportista

EL RÉGIMEN TIR.

El TIR es un Convenio Internacional hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1.975 (BOE de 9 de febrero de 1.983) que tiene como finalidad simplificar los trámites aduaneros, agilizando los intercambios comerciales entre los diversos países miembros, que se aplica a los transportes efectuados, sin manipulación intermedia de la carga, a través de una o varias fronteras, desde una aduana de salida de un país adherido, hasta una aduana de destino en otro país adherido, en vehículos de transporte por carretera, conjuntos de vehículos o contenedores precintados.

Los vehículos o contenedores deberán haber sido aprobados para realizar este tipo de transporte.

D) CARTA DE PORTE SEGÚN NORMATIVA ADR

La carta de porte conforme al **ADR**, **Parte 5 Procedimientos de la Expedición** y más concretamente en el **Capítulo 5.4 Documentación**, **REAL DECRETO 551/2006**, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español y **Real Decreto 1225/2006** de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, nos indica que información debe de contener dicho documento, **el cual no tiene ningún formato oficial, así como no es obligatorio que ponga en la cabecera la frase Carta de Porte.**

Cualquier documento, llámese Albarán, CMR, Lista de carga, Documento de transporte, etc. será válido siempre y cuando contenga toda la información que requiere la normativa, como informado mas abajo.

No obstante el ADR nos da una formula marco para dicho documento, el es llamado en el ADR como:

FORMULA MARCO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (Ver Anexo)

La carta de porte según el **ADR** (Ver Anexo), debe de llevarse siempre que se transporte mercancías peligrosas bien en bultos o en cisternas y que no estén amparadas bajo la Exención Total, es decir las LQ “Cantidades Limitadas”

Conforme a dicha normativa, la carta de porte puede contener diferentes informaciones asociadas en función de diversas disposiciones que contempla el **ADR**, por lo que es muy diversa y compleja la información a contener, en función de la mercancía peligrosa a transportar, clase, cantidades, residuos, embalajes vacíos, cisternas vacías, exenciones parciales, temperatura, etc..., por lo que en esta guía vamos a exponer los casos de carta mas comunes (Ver Anexo), indicando a continuación los datos a contener la carta de porte:

- el nombre y la dirección del o de los expedidor/es
- el nombre y la dirección del o de los destinatario/s.

- el nombre de la empresa transportista y de las empresas colaboradoras
- el número ONU precedido de las letras “UN”; Ejem: **UN 1203**
- la designación oficial de transporte, completada, en su caso con la denominación técnica entre paréntesis, cuando se trate de una materia NEP (No especificada en otra parte)

Ejemplo: **UN 1993, LÍQUIDO INFLAMABLE, N.E.P. (Tolueno y alcohol etílico), 3, II**

- la/s etiqueta/s de la mercancía peligrosa, en el caso de llevar mas de una etiqueta, los riesgos subsidiarios irán entre paréntesis

Ejemplo: **UN 1230, METANOL, 3 (6.1), GE II**

- el grupo de embalaje, en su caso, atribuido a la materia que puede ir precedido de las letras “GE” , Ejemplo: **GE III o III**
- el número y la descripción de los bultos cuando sea aplicable.
- la cantidad total de cada mercancía peligrosa caracterizada por su número ONU

Ejemplos varios de descripción autorizada de mercancía peligrosa:

UN 1098, ALCOHOL ALÍLICO, 6.1 (3), GE I

RESIDUO, UN 1230, METANOL, 3 (6.1), GE II

EMBALAJE VACÍO,3

VEHÍCULO CISTERNA VACÍO, ÚLTIMA MERCANCÍA CARGADA: UN 1098, ALCOHOL ALÍLICO, 6.1(3), GE I

Otras informaciones, según casos:

- En el transporte de cisternas, el **Grado máximo de llenado**
- En el caso de transporte acogido a las Exenciones Parciales, En el caso de aplicarse el 1.1.3.6, la cantidad total de mercancías peligrosas de cada categoría de transporte deberá indicarse en la carta de porte de conformidad con 1.1.3.6.3.,
- **Categoría Transporte 0**
- **Categoría Transporte 1**
- **Categoría Transporte 2**
- **Categoría Transporte 3**
- **Categoría Transporte 4**

Conforme al ADR, Parte 5 Procedimientos de la Expedición, los siguientes medios de retención son considerados como embalaje: “Embalaje vacío”, “Recipiente vacío”, “GRV vacío”, “Gran embalaje vacío”. Conforme al ADR 5.4.1.1.6.2 se entenderán como medios de retención que no sean embalajes, los siguientes medios: “Vehículo cisterna vacío”, “Vagón cisterna vacío”, “Cisterna amovible vacía”, “Cisterna desmontable vacía”, “Contenedor cisterna vacío”, “Cisterna móvil vacía”, “Vehículo batería vacío”, “Vagón batería vacío”, “CGEM vacío”, “Vehículo vacío”, “Vagón vacío”, “Contenedor vacío”, “Recipiente vacío”.

Preguntas más frecuentes que nos hacemos en cuanto a otras informaciones que puedan llevar o no la carta de porte.

- **Es obligatorio poner la matricula del vehículo**

Conforme al **ADR**, este dato no es obligatorio y conforme a la **Orden FOM 238/2003** aunque la matricula si es obligatoria, no obstante esta exento de esta orden el transporte de mercancías peligrosas, por lo que no es obligatorio poner la matricula. No obstante se recomienda poner la/s matricula/s a efectos de identificar el vehículo y a efectos de limitar la responsabilidad del Expedidor/Cargador en transportes sucesivos.

- **Es obligatorio firmar la carta de porte**

En ningún caso tanto la normativa **ADR**, así como la Legislación española en materia de transporte, establece la obligatoriedad de firmar la carta de porte.

No obstante se recomienda firmar dicha carta de porte en señal de entrega de la mercancía, así como que la carga y estiba se ha realizado en condiciones de seguridad.

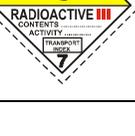
El conductor, es el responsable del transporte, depósito, almacenamiento, vigilancia y entrega de la mercancía.

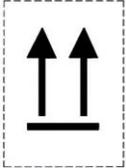
2.- Otras informaciones conforme al ADR

2.1 Etiquetas Clases 1 a 9 del ADR

ETIQUETADO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS ADR

Nº 1	Materias y Objetos Explosivos. Se aplica a las materias y objetos explosivos de las divisiones 1.1, 1.2 y 1.3. Signo convencional una bomba explosionando.	
Nº 1.4	Materias y Objetos Explosivos. Materias y objeto que sólo presentan un pequeño riesgo de explosión en caso de ignición o cebado durante el transporte.	
Nº 1.5	Materias y Objetos Explosivos. Materias muy poco sensibles que presentan un riesgo de explosión en masa.	
Nº 1.6	Materias y Objetos Explosivos. Objetos extremadamente poco sensibles que no supongan riesgo de explosión en masa.	
Nº 2.1	Gases inflamables. Se aplica a los gases inflamables en mezcla de un 13 % como máximo con aire.	
Nº 2.2	Gases no inflamables no tóxicos.	
Nº 2.3	Gases Tóxicos. Incluye los gases tóxicos para los seres humanos y los gases corrosivos.	
Nº 3	Líquidos inflamables que tengan un punto de inflamación máximo de 61°C.	
Nº 4.1	Materias sólidas inflamables, materias autoreactivas, y materias explosivas desensibilizadas.	

Nº 4.2	Materias espontáneamente inflamables , comprenden la materias pirofóricas y las materias y objetos que experimentan un calentamiento espontáneo.	
Nº 4.3	Materias que al contacto con el agua desprenden gases inflamables.	
Nº 5.1	Materias comburentes.	
Nº 5.2	Peróxidos orgánicos.	
Nº 6.1	Materias tóxicas.	
Nº 6.2	Materias infecciosas	
Nº 7A	Materias radiactivas, categoría I blanca: Intensidad máxima de radiación en cualquier punto de la superficie externa, no sobrepasa los 0,005 mSv/h.	
Nº 7B	Materias radiactivas, categoría II amarilla. Intensidad máxima de radiación en cualquier punto de la superficie externa, Más de 0,005 mSv/h pero no más de 0,5 mSv/h.	
Nº 7C	Materias radiactivas, categoría III amarilla. Intensidad máxima de radiación en cualquier punto de la superficie externa, Más de 0,5 mSv/h pero no más de 2 mSv/h.	
Nº 7E	Materias fisionables. Intensidad máxima de radiación en cualquier punto de la superficie externa. Por <i>materia fisionable</i> se entiende el uranio 233, el uranio 235, el plutonio 239 o el plutonio 241, o cualquier combinación de estos radionucleidos.	

Nº 8	Materias corrosivas.	
Nº 9	Materias y Objetos de peligro diverso,	
	Etiqueta para materias potencialmente peligrosas para el Medio Ambiente (Conforme al criterio del 2.2.9.1.10 ADR 2009)	
FLECHAS DE ORIENTACIÓN	En los embalajes combinados con envases interiores que contengan líquidos, los envases/embalajes simples con orificios de ventilación, y en los recipientes criogénicos concebidos para el transporte de gas licuado refrigerado	

ACONSULTA

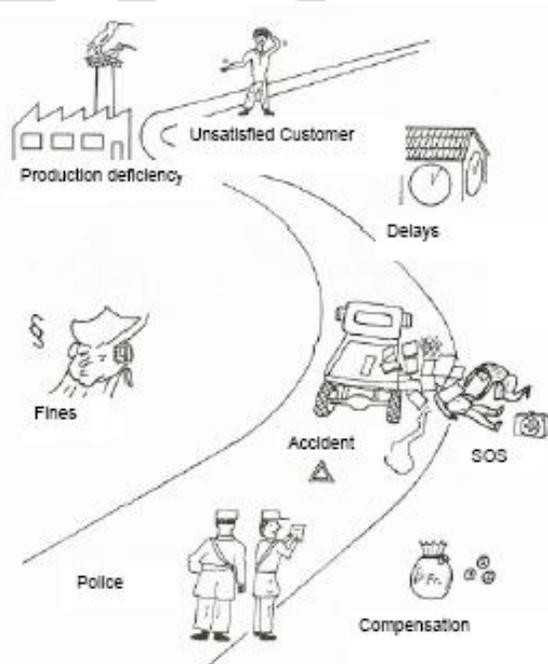
2.2 Fichas de instrucciones al conductor en caso de accidente

Instrucciones escritas **(ADR)**:

Como ayuda durante un caso de emergencia por accidente o incidente, que pueda producirse o surgir durante el transporte, las instrucciones escritas que se especifican en el 5.4.3.4 se llevarán, al alcance de la mano, en la cabina del vehículo.

Estas instrucciones deberán ser proporcionadas por el transportista a la tripulación del vehículo antes de la salida, en un/os idioma/s que cada miembro pueda leer y comprender. El transportista se asegurará de que cada miembro de la tripulación del vehículo afectado comprenda correctamente las instrucciones y sea capaz de aplicarlas.

Antes de que comience el viaje, los miembros de la tripulación del vehículo deberán informarse sobre las mercancías peligrosas cargadas y consultar las instrucciones escritas sobre las acciones que se han de tomar en caso de accidente o emergencia.



Las instrucciones escritas deberán corresponder al siguiente modelo de cuatro páginas con respecto a su forma y contenidos.

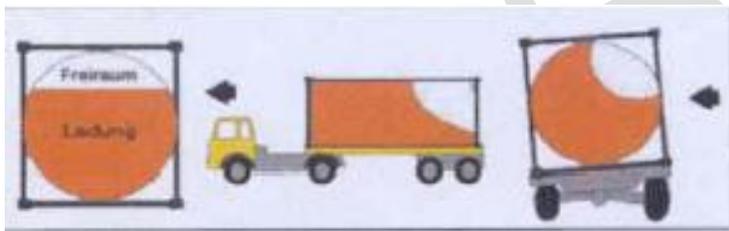
INSTRUCCIONES ESCRITAS

Acciones en caso de accidente o emergencia

En caso de accidente o emergencia que puede producirse o surgir durante el transporte, los miembros de la tripulación del vehículo llevarán a cabo las siguientes acciones cuando sea seguro y practicable hacerlo:

- Aplicar el sistema de frenado, apagar el motor y desconectar la batería activando el interruptor cuando esté disponible;
- Evitar fuentes de ignición, en particular, no fumar o activar ningún equipo eléctrico;
- Informar a los servicios de emergencia apropiados, proporcionando tanta información como sea posible sobre el incidente o accidente y las materias involucradas;
- Ponerse el chaleco fluorescente y colocar las señales de advertencia autoportantes como sea apropiado;
- Mantener los documentos de transporte a disposición para los receptores a la llegada;
- No andar sobre las materias derramadas, no tocarlas y evitar la inhalación de gases, humo, polvo y vapores poniéndose contra el viento;
- Siempre que sea posible hacerlo con seguridad, emplear los extintores para apagar incendios pequeños/iniciales en neumáticos, frenos y compartimentos del motor;
- Los miembros de la tripulación del vehículo no deberán tratar los incendios en los compartimentos de carga;

- Siempre que sea posible hacerlo con seguridad, emplear el equipo de a bordo para evitar fugas al medio ambiente acuático o el sistema de alcantarillado y para contener los derrames;
- Apartarse de las proximidades del accidente o emergencia, aconsejar a otras personas que se aparten y seguir el consejo de los servicios de emergencias;
- Quitarse toda ropa y equipos de protección contaminados después de su utilización y deshacerse de estos de forma segura.

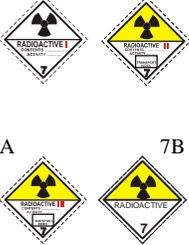


**Indicaciones suplementarias para los miembros de la tripulación del vehículo
sobre las características de riesgo de las mercancías peligrosas por clase
y sobre las acciones a realizar en función de las circunstancias predominantes**

Étiquetas y paneles de peligro	Características de peligro	Indicaciones suplementarias
(1)	(2)	(3)
<p>Materias y objetos explosivos</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>Presentan una amplia gama de propiedades y efectos tales como la detonación masiva, proyección de fragmentos, incendios/flujo de calor intenso, formación de resplandor intenso, ruido fuerte o humo.</p> <p>Sensible a los choques y/o a los impactos y/o al calor.</p>	<p>Refugiarse y alejarse de las ventanas.</p>
<p>Materias y objetos explosivos</p>  <p>1.4</p>	<p>Ligero riesgo de explosión e incendio.</p>	<p>Refugiarse.</p>
<p>Gases inflamables</p>  <p>2.1</p>	<p>Riesgo de incendio.</p> <p>Riesgo de explosión.</p> <p>Puede estar bajo presión.</p> <p>Riesgo de asfixia.</p> <p>Puede provocar quemaduras y/o congelación.</p> <p>Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p>	<p>Refugiarse.</p> <p>Mantenerse lejos de zonas bajas.</p>
<p>Gases no inflamables, no tóxicos</p>  <p>2.2</p>	<p>Riesgo de asfixia.</p> <p>Puede estar bajo presión.</p> <p>Puede provocar congelación.</p> <p>Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p>	<p>Refugiarse.</p> <p>Mantenerse lejos de zonas bajas.</p>
<p>Gases tóxicos</p>  <p>2.3</p>	<p>Riesgo de intoxicación.</p> <p>Puede estar bajo presión.</p> <p>Puede provocar quemaduras y/o congelación.</p> <p>Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p>	<p>Usar máscara de evacuación de emergencia.</p> <p>Refugiarse.</p> <p>Mantenerse lejos de zonas bajas.</p>
<p>Líquidos inflamables</p>  <p>3</p>	<p>Riesgo de incendio.</p> <p>Riesgo de explosión.</p> <p>Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p>	<p>Refugiarse.</p> <p>Mantenerse lejos de zonas bajas.</p> <p>Evitar que la fuga de materias alcancen el medio acuático o el sistema de alcantarillado.</p>

**Indicaciones suplementarias para los miembros de la tripulación del vehículo
sobre las características de riesgo de las mercancías peligrosas por clase
y sobre las acciones a realizar en función de las circunstancias predominantes**

Étiquetas y paneles de peligro	Características de peligro	Indicaciones suplementarias
(1)	(2)	(3)
<p>Materia sólidas inflamables, materias autorreactivas y explosivos desensibilizados</p>  <p>4.1</p>	<p>Riesgo de incendio. Las materias inflamables o combustibles pueden incendiarse por calor, chispas o llamas.</p> <p>Pueden contener materias autorreactivas con posibilidad de descomposición exotérmica bajo los efectos del calor, del contacto con otras materias (como ácidos, compuestos de metal pesado o aminas), fricción o choque. Esto puede dar como resultado la emanación de gases o vapores nocivos e inflamables.</p> <p>Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p>	<p>Evitar que la fuga de materias alcancen el medio acuático o el sistema de alcantarillado.</p>
<p>Materias que pueden experimentar inflamación espontánea</p>  <p>4.2</p>	<p>Riesgo de combustión espontánea si los embalajes se dañan o se derrama el contenido.</p> <p>Puede reaccionar violentamente con el agua.</p>	
<p>Materias que al contacto con el agua desprenden gases inflamables</p>  <p>4.3</p>	<p>Riesgo de incendio y de explosión en caso de contacto con el agua.</p>	<p>Las materias derramadas se deben tapar de forma que se mantengan separadas del agua.</p>
<p>Materias comburentes</p>  <p>5.1</p>	<p>Riesgo de inflamación y de explosión.</p> <p>Riesgo de reacción violenta al contacto con las materias inflamables.</p>	<p>Evitar mezcla con materias inflamables o fácilmente inflamables (por ejemplo, serrín).</p>
<p>Peróxidos orgánicos</p>  <p>5.2</p>	<p>Riesgo de descomposición exotérmica a temperaturas elevadas, por contacto con otras materias (como ácidos, compuestos de metal pesado o aminas), de fricción o choque. Esto puede dar como resultado la emanación de gases o vapores nocivos e inflamables.</p>	<p>Evitar mezclar con materias inflamables o fácilmente inflamables (por ejemplo, serrín).</p>
<p>Materias tóxicas</p>  <p>6.1</p>	<p>Riesgo de intoxicación.</p> <p>Riesgos para el medio ambiente acuático y el sistema de alcantarillado.</p>	<p>Usar máscara de evacuación de emergencia.</p>

Indicaciones suplementarias para los miembros de la tripulación del vehículo sobre las características de riesgo de las mercancías peligrosas por clase y sobre las acciones a realizar en función de las circunstancias predominantes		
Étiquetas y paneles de peligro	Características de peligro	Indicaciones suplementarias
(1)	(2)	(3)
Matière infectieuses  6.2	Riesgo de infección. Riesgos para el medio ambiente acuático y el sistema de alcantarillado.	
Materias radiactivas  7A 7B 7C 7D	Riesgo de absorción y radiación externa.	Limitar el tiempo de exposición.
Materias fisionables  7E	Riesgo de reacción nuclear en cadena.	
Materias corrosivas  8	Riesgo de quemaduras. Pueden reaccionar fuertemente entre ellos, con el agua o con otras sustancias. Riesgos para el medio ambiente acuático y los sistemas de alcantarillado.	Prevenir que la fuga de materias alcancen el medio acuático o el sistema de alcantarillado.
Materias y objetos peligrosos diversos  9	Riesgo de quemaduras. Riesgo de incendio. Riesgo de explosión. Riesgos para el medio ambiente acuático y el sistema de alcantarillado.	Prevenir que la fuga de materias alcancen el medio acuático o el sistema de alcantarillado.

NOTA 1: Para mercancías peligrosas con riesgos múltiples y para los cargamentos en común, se observarán las disposiciones aplicables a cada sección.

2: Las indicaciones suplementarias indicadas arriba puede adaptarse para tener en cuenta las clases de mercancías peligrosas que se transportan y sus medios de transporte.

Equipamiento de protección general e individual para ser utilizadas cuando se tengan que tomar medidas de urgencia generales o que comporten riesgos particulares que deberán encontrarse a bordo del vehículo de acuerdo con la sección 8.1.5 del ADR

Toda unidad de transporte, sea cual sea el número de etiqueta de peligro, debe llevar a bordo el equipamiento siguiente:

- un calzo por vehículo, de dimensiones apropiadas para la masa máxima del vehículo y el diámetro de las ruedas;
- dos señales de advertencia autoportantes;
- líquido aclarador de ojos^a; y

para cada miembro de la tripulación del vehículo

- un chaleco o ropa fluorescente (semejante por ejemplo al descrito en la norma europea EN 471);
- aparato de iluminación portátil;
- un par de guantes protectores; y
- un equipo de protección ocular (por ejemplo gafas protectoras).

Equipamiento adicional requerido para ciertas clases:

- se deberá llevar una máscara^b de fuga de emergencia por cada miembro de la tripulación a bordo del vehículo para las etiquetas de peligro números 2.3 o 6.1;
- una pala^c;
- un placa obturadora de entradas al sistema de alcantarillado^c;
- un recipiente colector de plástico^c.



^a No se requiere para las etiquetas de peligro números 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 y 2.3.

^b Por ejemplo una máscara de evacuación de emergencia con un filtro combinado de gas/polvo del tipo A1B1E1K1-P1 o A2B2E2K2-P2 que sea similar al que se describe en la norma EN 141.

^c Sólo se requiere para las etiquetas de peligro números 3, 4.1, 4.3, 8 y 9.

3.- Medidas en caso de emergencia

Las Instrucciones escritas al conductor en caso de accidente, el conductor debe de leer dichas instrucciones antes de iniciar el viaje, así como aplicar dichas instrucciones en caso de emergencia durante el transporte por carretera.

Podemos definir una emergencia como una situación de peligro o desastre que requiere una acción inmediata. Ejemplos de emergencias serían los incendios, o los escapes o derrames de mercancías peligrosas.

En caso de una emergencia durante las operaciones con mercancías peligrosas, se deberán adoptar inmediatamente las medidas que se determinen en las Instrucciones Escritas para el Conductor o en la Ficha de Datos de Seguridad.

En el caso del transporte, la comunicación en caso de accidente se efectuará por el medio más rápido posible e incluirá los siguientes aspectos:

1. Localización del suceso.
2. Estado del vehículo implicado y características del suceso.
3. Datos sobre las mercancías peligrosas transportadas.
4. Existencia de víctimas.
5. Condiciones meteorológicas y otras circunstancias que se consideren de interés para valorar los posibles efectos del suceso sobre la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente y las posibilidades de intervención preventiva.

En el Anexo 7 se incluye una ficha ejemplo de registro de datos en caso de accidente durante el transporte de mercancías peligrosas para su comunicación a los Servicios de Emergencia.

E) DOCUMENTOS DE TRANSPORTE DE RESIDUOS PELIGROSOS

1. Documento de control y seguimiento (DCS y documento B de aceites)

El Documento de control y seguimiento (para aceites usados se denomina documento B) es el documento de acompañamiento del residuo peligroso durante su transporte (**Anexo V del RD 833/88 y anexo II del Real Decreto 679/2006 para el caso de aceites usados**). Es el instrumento que permite garantizar la trazabilidad del residuo peligroso, desde su generación hasta su gestión final, incluyendo los pasos intermedios de transferencia del mismo. La titularidad y responsabilidad del residuo quedan identificadas en todo momento. El documento de control y seguimiento de Residuos Peligrosos, es un documento que **en principio no cumple con las exigencias del ADR en cuanto a Carta de Porte, así como tampoco con la información requerida por la Orden FOM 238/2003 de 31 de Enero,**

Desde su aprobación en el **RD 833/88**, el DCS ha sufrido alguna modificación y pasa de componerse de seis a siete ejemplares idénticos en papel autocopiativo, cada ejemplar de un color distinto. Las casillas de las firmas no son autocalcables, por lo que habrá que firmar cada copia individualmente.

Un DCS cubre a un único residuo, con un único código de identificación. Se emitirán tantos DCS como residuos diferentes haya y para cada envío, ya que el DCS acompaña en todo momento al residuo. Incluso para un mismo residuo pero que no esté incluido en el mismo documento de aceptación, habrá que cumplimentar diferentes DCS. Aunque permite dos traslados con el mismo residuo, entendidos principalmente como transbordos.

Tanto el productor del residuo, como el gestor, participan en la cumplimentación del DCS. El productor rellena el bloque A, con sus datos, los del residuo, los del transportista y los del gestor que recibe el residuo, ya sea como mero centro de transferencia o como tratamiento final, quedándose con las tres primeras copias. El transportista lleva las cuatro copias restantes junto con el residuo hasta el gestor de destino. A la recepción del residuo, y una vez aceptado, mediante la cumplimentación del apartado B del DCS, el gestor pasa a convertirse en el titular del residuo.

Es muy importante que el productor reciba un justificante de la transferencia de titularidad del residuo entregado, bien mediante una copia del DCS con el bloque B cumplimentado por el gestor, bien mediante un certificado emitido por el gestor indicando la gestión realizada y asumiendo la titularidad del residuo recibido.

Las copias que quedan en poder del productor y del gestor deberán conservarse al menos 5 años. En el caso de sufrir cualquier incidencia durante el traslado de los residuos, se deberá consultar y comunicar con el Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente del Gobierno de Navarra.

En la actualidad, el único documento oficial se suministra en papel en el Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente, si bien se espera que, en un breve plazo de tiempo, se habilite un formulario electrónico a través de internet.

2. Otros documentos de control de recogida de residuos peligrosos

— Hoja de recogida itinerante (HRI), para recogida de pequeñas cantidades de residuos peligrosos (< 200 kg) y documento A de aceites usados

Se utilizan cuando la entrega de residuos a los recogedores o gestores para su traslado, se hace en cantidades reducidas (menos de 200kg) o bien para el caso de transferencia de aceite usado de talleres, estaciones de engrase, garajes y pequeños productores de aceites usados en cantidades que no superen los 5.000 l.

En ambos supuestos, se ha considerado oportuno establecer un procedimiento simplificado de control de recogida que agrupe hasta un total de veinte entregas de un mismo tipo de residuo, realizadas a un mismo recogedor o gestor mediante la hoja de recogida itinerante (HRI), y de un justificante de entrega que quedará en poder del productor.

No obstante se podrá excepcionar el uso de este procedimiento simplificado en aquellos casos en que, por las características del residuo u otras circunstancias, sea aconsejable mantener el procedimiento general de control y seguimiento, aún cuando el residuo sea entregado en pequeñas cantidades. Todo ello en virtud del Decreto Foral 295/1996, de 29 de julio y del anexo II del Real Decreto 679/2006 para el caso de aceites usados.

ANEXOS:

Diferentes modelos de cartas de porte:

A1 – Documento de control (**FOM 238/2003**)

A2 – Formula marco para el transporte de mercancías peligrosas **ADR/IMDG**

A3 – Carta de Porte (**ADR** Parte 5 Procedimientos de la Expedición)

A4 – Carta de Porte **IATA** para el transporte por aéreo

A5 – Carta de porte internacional **CMR**

A6 – DCS – Documento de control y seguimiento Residuos Peligrosos - **RP**s

A1 - DOCUMENTO DE CONTROL DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

DOCUMENTO DE CONTROL Nº.....				ORDEN FOM 238/2003, de 31 de enero		
CARGADOR/EXPEDIDOR: Nombre y domicilio		DESTINATARIO/CONSIGNATARIO: Nombre y domicilio				
OPERADOR DE TRANSPORTE: Nombre y domicilio		LUGAR DE CARGA de la mercancía				
TRANSPORTISTA: Nombre y domicilio		LUGAR DE DESTINO de la mercancía				
TRANSPORTISTAS SUCESIVOS		Fecha realización transporte	Hora inicio	Hora finalización		
MATRICULA VEHÍCULO(S)		CAMBIO VEHICULO (ya iniciada la operación de transporte)				
MATRICULA REMOLQUE(S)/SEMIRREMOLQUE(S)						
Nº BULTOS	NATURALEZA DE LA MERCANCIA			PESO BRUTO Kg.	VOLUMEN m3	
CLASE:	CIFRA:	LETRA:	ADR			
INSTRUCCIONES DEL CARGADOR			OBSERVACIONES y/o RESERVAS			
INDICACIONES que se consideren útiles			Precio que paga el cargador (en su caso)	Fecha pago		
Indicación de si el transporte es consecuencia de contrato previo escrito (identificarlo):						
Formalizado en....., a dede 20.....						
EL CARGADOR/EXPEDIDOR		EL TRANSPORTISTA		EL DESTINATARIO/CONSIGNATARIO Recibido en.....		
Firma y Sello		Firma y Sello		Lugar	Firma y Sello	
SE EXPEDIRAN TANTAS COPIAS COMO PARTES INTERVENGAN EN EL TRANSPORTE						

A3 – Carta de Porte (**ADR** Parte 5 Procedimientos de la Expedición)

CARTA DE PORTE				
EXPEDIDOR		CARGADOR		DESTINATARIO
UN - DESIGNACIÓN MERCANCÍA SEGÚN ADR			Etiquetas	GE
Cat. Transporte	Peso neto kg.	Peso bruto	nº bultos (si procede)	Tipo de bultos (si procede)
<p>El expedidor (o por delegación de éste, el cargador) CERTIFICA: Que esta materia se admite al transporte por carretera y que su estado, su acondicionamiento, envasado y etiquetado están conformes a las prescripciones del ADR.</p> <p style="text-align: right;">Firma y sello</p>				
<p>El abajo firmante, en representación de la Cía. de transportes declara:</p> <ul style="list-style-type: none"> • que el vehículo cargado cumple todas las condiciones estipuladas en el ADR. • que la carga de la mercancía se ha efectuado de acuerdo al ADR, habiéndose cumplimentado la correspondiente lista de comprobaciones. • que ha recibido del expedidor las instrucciones escritas respecto a: <ul style="list-style-type: none"> – la naturaleza del peligro de la mercancía – las medidas de seguridad y otras a tomar en caso de accidente, incendio y fuga o derrame del producto – las medidas de primeros auxilios para ayudar a los posibles accidentados • que conoce las disposiciones generales y especiales sobre vehículos, carga, descarga y manipulación de la mercancía, circulación y otras que establece el ADR 				
Transportista		Matrícula tractor		Matrícula remolque
Conductor			Conforme	
Nombre y apellidos:			Firma	
D.N.I. :				

A5 – Carta de porte internacional CMR

NUEVA CARTA DE PORTE APROBADA POR EL IRU

1. Destinataire de l'expédition / Recipient		LETTRE DE VOYURE INTERNATIONALE		INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE		Page/Country		No.			
1 Expéditeur (nom, adresse, pays) Sender (name, address, country)				6 Transporteur (nom, adresse, pays, adresse d'émission) Carrier (name, address, country, address of issue)							
2 Destinataire (nom, adresse, pays) Consignee (name, address, country)				7 Transporteur expéditeur / Transporter sender Nom / Name Adresse / Address Pays / Country Raison et destination / Reason and destination Date Signature							
3 Prises en charge de la marchandise / Taking over the goods Lieu / Place Pays / Country Date Heure d'arrivée / Time of arrival Heure de départ / Time of departure				8 Réserve de description du transporteur de la prise en charge de la marchandise Carrier's reservation and observations on taking over the goods							
4 Livraison de la marchandise / Delivery of the goods Lieu / Place Pays / Country Heure d'arrivée de l'épave / Wreckage opening hour				9 Déclaration écrite au transporteur par l'épaveur Written declaration to the carrier by the sender							
10 Marques et numéros Marks and numbers		11 Nombre de colis Number of packages		12 Poids d'ensemble Gross weight		13 Nature de la marchandise Nature of the goods		14 Poids brut / Gross weight		15 Cubage net Volume net	
Nombre ONU UN Number		Nom ONU Name ONU		Nombre d'objets Label Number		Groupe d'objets Packaging Group					
16 Description particulière de l'expédition Particular description of the consignment				17 Réception Reception by		Expéditeur Sender		Destinataire Consignee			
				Poids de transport Carriage charges							
				Frais accessoires / Supplementary charges							
				Droits de douane / Customs duties							
				Autres frais / Other charges							
18 Autres indications utiles Other useful particulars				19 Marchés et ports Ports or callings							
20 Ce transport est soumis, sauf autre clause contraire, à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR).											
21 État de destination Country of destination				22				23 Marchandise reçue / Goods received Heure d'arrivée / Time of arrival Heure de départ / Time of departure			
								Lieu / Place Date Heure / Time			
Signature ou timbre de l'expéditeur Signature or stamp of the sender				Signature ou timbre du transporteur Signature or stamp of the carrier				Signature ou timbre du destinataire Signature or stamp of the consignee			
Partie non contractuelle réservée au transporteur / Non-contractual part reserved for the carrier											

CMR - Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) - Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) - The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)

En lo que afecta a mercancías peligrosas 10 a 13 recogen las referencias actuales al ADR.

Características del Documento

Finalidad:

El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera viene regulado en el **Convenio CMR**, suscrito en Ginebra el 19 de Mayo de 1.956 y ratificado por España en 1.974.

Este Convenio se aplica a todo los contratos de transporte público de mercancías por carretera en los que el lugar de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega estén situados en dos países diferentes, si uno al menos de estos países es firmante del Convenio.

Están excluidos de su aplicación los siguientes:

1. Transportes postales internacionales.
2. Transportes funerarios.
3. Transportes de mudanzas.

La carta de porte, conocida como carta de porte CMR, se expedirá en cuatro ejemplares originales, firmados por el remitente y el transportista.

1. El primer ejemplar queda en poder del remitente.
2. El segundo acompañará a las mercancías.
3. El tercero quedará en poder del destinatario.
4. El cuarto debe ser devuelto al remitente una vez firmado y sellado el destinatario.

Si la mercancía se transporta en más de un vehículo, o se trata de varias mercancías diferentes, el transportista tiene derecho a exigir tantas cartas de porte como vehículos utilice o lotes de mercancía transporte.

En la carta de porte se harán constar una serie de indicaciones tales como:

- Lugar y fecha de su redacción.
- Nombre y domicilio del remitente.
- Nombre y domicilio del transportista.
- Lugar y fecha de carga y lugar previsto de entrega.
- Nombre y domicilio del destinatario.

- Número de paquetes e identificación de los mismos.
- Cantidad transportada.
- Precio y gastos del transporte.
- etc.

Es necesario que se expida una carta de porte CMR por cada expedición que integre el vehículo, permitiéndose una sola carta de porte CMR si la carga se ha realizado en régimen completo.

En cuanto a créditos documentarios, está regulado en el art. 28 de la Publicación 500 de la CCI, Relativa a las Reglas y Usos Uniformes.

Emisores Competentes:

El Convenio CMR establece que cualquiera de las partes podrá aportarlo, es decir Porteador (transportista o su agente) o expedidor (normalmente vendedor).

CARTA DE PORTE POR CARRETERA CMR

Cumplimentación del Documento

Casilla 1 .Expedidor

Se debe hacer constar los datos de identificación del expedidor de la mercancía, que en la mayoría de las ocasiones coincide con el vendedor de la misma.

Casilla 2. Destinatario

Se debe hacer constar los datos de identificación del destinatario de la mercancía, que en la mayoría de las ocasiones coincide con el comprador.

Casilla 3. Lugar de entrega de la mercancía

Casilla 4. Lugar y fecha de carga de la mercancía.

Ambas hacen referencia al lugar donde se produce la carga, así como la fecha de la misma.

Casilla 5. Documentos anexos.

Casilla reservada para listar los documentos que se anexan con la mercancía o que viajan en la valija del vehículo.

6. Marcas y número.

Marcas e identificación de los bultos transportados

7.- N° de bultos.

Hace referencia al número de cajas, bidones, etc. Se debe considerar al pallet como una unidad, por lo que si en un pallet se cargan 100 cajas, se considerará como un único bulto.

8.- Clase de embalaje

Caja, bidones, pallets, etc.

9.- Naturaleza de la mercancía.

Descripción detallada de la mercancía transportada

10. N° Estadística

Partida estadística de la mercancía (código arancelario de al menos 6 dígitos).

11.- Peso bruto Kg.

El peso de la mercancía, incluido los embalajes.

12.- Volumen m³

Volumen en metros cúbicos.

13.- Instrucciones del remitente

Casilla reservada para hacer indicar ciertas instrucciones que el remitente transmite al porteador, siendo la más común "entrega de documentos contra pago de la mercancía (pagaré de importe...).

14.- Forma de pago.

En función del incoterm establecido el precio del transporte lo deberá abonar el vendedor (porte pagado), o el comprador (porte debido).

15.- Reembolso.

Si la entrega de la mercancía está condicionada al pago en metálico de una cantidad.

16.- Porteador

Datos identificativos del primer porteador de la mercancía

17.- Porteadores sucesivos.

Si hubiese más de un porteador, estos deberán constar con sus datos identificativos.

18.- Reservas y observaciones del porteador.

Si en el momento de la carga y estiba en el vehículo, el porteador observara algún daño aparente en la mercancía, éste deberá hacerlo constar en esta casilla, a efectos de limitar su responsabilidad por daños.

19.- Estipulaciones particulares.

Hace referencia a estipulaciones particulares sobre la mercancía, lo que puede limitar, por ejemplo, la velocidad para no dañarla.

20.- A pagar

Hace constar el precio del transporte y los gastos de manipulación (no es una casilla que habitualmente se cumplimente, a no ser que las condiciones del Crédito Documentario así lo establezca).

21.- Formalizado en

Lugar donde se formaliza la carta de porte CMR

22.- Firma y sello del remitente.

Estos datos deben ser cumplimentados una vez se ha realizado la carga al vehículo

23.- Firma y sello del transportista

Identificación del transportista

24.- Firma y sello del consignatario.

Hace referencia a la identificación del destinatario de la mercancía, siendo la prueba documental de la salida efectiva del territorio fiscal, a efectos de la exención del IVA en las ventas exteriores.

Uno de los originales del CMR debe ser remitido al remitente con los datos de esta casilla para que obre en su expediente.

TABLA RESUMEN DOCUMENTOS DE TRANSPORTE, PANEL NARANJA Y ETIQUETAS



		DOCUMENTOS DE A BORDO ADR							
		CARTA DE PORTE	FICHA SEGURIDAD (=Instrucciones escritas para el conductor/Consignas escritas/Consignas de seguridad)	CARNET ADR (=Certificado de formación del conductor)	CERTIFICADO APROBACIÓN VEHICULO	PANELES	PLACAS-ETIQUETAS AL VEHICULO	ETIQUETA y UN EN BULTOS	
CUMPLIMIENTO ADR TOTAL	MMA > 3500 Kg	Capacidades: -Cisterna fija > 1000 lts - Contenedor-cisterna ,CGEM y cist.portatil> 3000 lts -Vehículo batería > 1000 litros	SI 8.1.2 / 5.4.1	SI 8.1.2 / 5.4.3	SI 8.1.2 / 8.2.1	SI 8.1.2 / 9.1.2	SI 5.3 / 5.3.2.1 con números	SI 5.3 / 5.3.1.1.1.	No lleva bultos
		Capacidades: - CGEM o c.portatil< 3000 lts - Contenedor-cisterna < 3000 lts - Vehículo batería < 1000 litros	SI 8.1.2 / 5.4.1	SI 8.1.2 / 5.4.3	SI 8.1.2 / 8.2.1	NO 8.1.2 / 9.1.2	SI 5.3 / 5.3.2.1 con números	SI 5.3 / 5.3.1.1.1.	No lleva bultos
		- Vehículo caja con bultos o con contenedor con bultos	SI 8.1.2 / 5.4.1	SI 8.1.2 / 5.4.3	SI 8.1.2 / 8.2.1	NO 8.1.2 / 9.1.2 excepto si es para clase 1 (EXII/EXIII)	SI 5.3 / 5.3.2.1 sin números	NO 5.3 / 5.3.1.5 * Solo en Clase 7 d Clase 7	SI 5.3 / 5.3.1.1.1.
	MMA < 3500 Kg (alternativa más difícil en caso de cisterna)	Capacidades: -Veh. cisterna > 1000 lts - Contenedor-cisterna > 3000 lts -Vehículo batería > 1000 litros	SI 8.1.2 / 5.4.1	SI 8.1.2 / 5.4.3	SI 8.1.2 / 8.2.1	SI 8.1.2 / 9.1.2	SI 5.3 / 5.3.2.1 con números	SI 5.3 / 5.3.1.1.1.	No lleva bultos
		Capacidades: - Cont-cisterna, c.portatil y CGEM< 3000 lts -Vehículo batería < 1000 litros Vehículo caja con bultos o con contenedor con bultos	SI 8.1.2 / 5.4.1	SI 8.1.2 / 5.4.3	NO 8.1.2 / 8.2.1	NO 8.1.2 / 9.1.2	SI 5.3 / 5.3.2.1 con números	SI 5.3 / 5.3.1.1.1.	No lleva bultos
		Vehículo caja con bultos o con contenedor con bultos	SI 8.1.2 / 5.4.1	SI 8.1.2 / 5.4.3	NO 8.1.2 / 8.2.1.1 *Solo es obligatorio si lleva Clase 7 y ciertos de la Clase7	NO 8.1.2 / 9.1.2 excepto si es para clase 1 (EXII/EXIII)	SI 5.3 / 5.3.2.1 sin números	NO 5.3 / 5.3.1.5 * Solo en Clase 7 d Clase 7	SI 5.3 / 5.3.1.1.1.
EXENCIÓN PARCIAL = Exención 1.1.3.6 (solamentees para bultos I I)	MMA > 3500 Kg Vehículo caja con bultos o con contenedor con bultos	SI 1.1.3.6.2/6.1.2(a) Constar frase: "Transporte que no excede de los límites previstos en 1.1.3.6."	NO 1.1.3.6.2	NO 1.1.3.6.2	NO 1.1.3.6.2	NO 1.1.3.6.2	NO 1.1.3.6.2	SI 5.3 / 5.3.1.1.1.	
	MMA < 3500 Kg Vehículo caja con bultos o con contenedor con bultos	SI 1.1.3.6.2/6.1.2(a) Constar frase: "Transporte que no excede de los límites previstos en 1.1.3.6."	NO 1.1.3.6.2	NO 1.1.3.6.2	NO 1.1.3.6.2	NO 1.1.3.6.2	NO 1.1.3.6.2	SI 5.3 / 5.3.1.1.1.	
EXENCIÓN TOTAL = EXENCIÓN LQ		NO 3.4	NO 3.4	NO 3.4	NO 3.4	NO 3.4	NO 3.4	Solo rombo con UN o LQ	

ACCOM

A6 – DCS – Documento de control y seguimiento Residuos Peligrosos - RPs

Gobierno de Navarra Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda
Navarra Ingurugiro, Lurraldearen Antolamendu eta Etxebizitza Departamentua

Documento de Control de Recogida de Residuos Especiales en pequeñas cantidades

D.F. 285/1996 - B.O.N. nº 106, del 2-9-1996 Documento nº **01436**

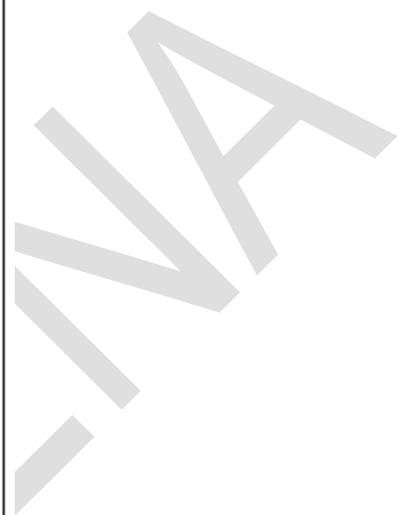
A. DATOS DEL RECOGEDOR O GESTOR	
Razón social:	N.I.F.:
Recogedor <input type="checkbox"/> Gestor <input type="checkbox"/>	Nº Autorización:

B. DATOS DEL RESIDUO RECOGIDO	
Descripción:	
Código según Anexo I, R.D. 833/88	C: H: C: H:

C. DATOS DEL PRIMER DESTINO DEL RESIDUO	
Almacenamiento previo <input type="checkbox"/>	Gestión <input type="checkbox"/> Tipo:
Razón social:	N.I.F.:
Nº Autorización:	Localidad:

D. DATOS ENTREGAS REALIZADAS						
Nº	PRODUCTOR (Razón social)	N.I.F.	Cantidad (Kg.)	Recipientes (Nº) / (litros)	Nº Justificante de entrega	Fecha
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						

FECHA, FIRMA Y SELLO DEL RECOGEDOR O GESTOR



 Gobierno de Navarra		Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda
Justificante de Entrega de Residuos Especiales en pequeñas cantidades		
		Justificante n.º 34106
PRODUCTOR		N.I.F.:
RESIDUO	Descripción:	
Cantidad (Kgs.):	Recipientes (número):	
RECOGEDOR O GESTOR	Nº Autorización:	
Razón social:	N.I.F.:	
Firma y sello:		
	Fecha:	

Justificante de retirada para el productor del residuo

DCS PARA ACEITES USADOS

DOCUMENTO B

DOCUMENTO DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DE ACEITES USADOS

N.º DE REFERENCIA **NA N.º 355025**

A. DATOS DE ORIGEN

SEÑALE CON UNA "X" LO QUE PROCEDA:

PRODUCTOR RECOGEDOR GESTOR INTERMEDIO

RAZON SOCIAL N.I.F.
..... N.I.R.I.

DOMICILIO PREFIJO TELF.

LOCALIDAD C. POSTAL PROVINCIA

NUMERO DE AUTORIZACIÓN EXPEDIDA POR

APELLIDOS Y NOMBRE DEL RESPONSABLE FECHA Y FIRMA

..... D.N.I.

B. DATOS DE LA PRESENTACION Y CONDICIONES DE ACEITE USADO

SEÑALE CON UNA "X" LO QUE PROCEDA:

TIPOS DE ACEITES: Código L.E.R.
Anejo 2 Orden MAM/304/2002
(B.O.E. n.º 43 de 19/2/02)

BIDONES STANDAR NUM. PASTOSO

CISTERNA KGS. FLUIDO [] [] [] [] [] [] (seis dígitos)

OTROS KGS. EMULSION

C. DATOS DEL TRANSPORTISTA

FECHA DEL TRANSPORTE

RAZON SOCIAL N.I.F.

MATRICULA DEL VEHICULO N.I.R.I.

DOMICILIO PREFIJO TELF.

LOCALIDAD C. POSTAL PROVINCIA

NUMERO DE AUTORIZACION EXPEDIDA POR

APELLIDOS Y NOMBRE DEL RESPONSABLE FECHA Y FIRMA

..... D.N.I.

D. DATOS DE DESTINO

SEÑALE CON UNA "X" LO QUE PROCEDA:

INSTALACION DE: INCINERACION ... REGENERACION ... GESTOR INTERMEDIO ... OTROS (INDICAR)

RAZON SOCIAL N.I.F.
..... N.I.R.I.

DOMICILIO PREFIJO TELF.

LOCALIDAD C. POSTAL PROVINCIA

NUMERO DE AUTORIZACION EXPEDIDA POR

APELLIDOS Y NOMBRE DEL RESPONSABLE

TELEFAX TELEX ACEPTACION SI NO

..... D.N.I. FECHA Y FIRMA

SEÑALAR CON UNA "X" EL TIPO DE GESTION:

COMBUSTION: >3Mw <3Mw REGENERACION ..

PRETRATAMIENTO: SI NO DESTRUCCION ...

ALMACENAMIENTO CONTROLADO OTROS

E. INCIDENCIAS

INCIDENCIAS RESPECTO A DATOS APORTADOS EN EL CORRESPONDIENTE BLOQUE:

F 1 DATOS DE ORIGEN. BLOQUE A

F 2 DATOS DEL ACEITE QUE SE TRANSFIERE. BLOQUE B

F 3 DATOS DEL TRANSPORTISTA. BLOQUE C

F 4 DATOS DE DESTINO. BLOQUE D

Ejemplar para la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (Ministerio de Medio Ambiente). Plaza San Juan de la Cruz, s/n - 28071 MADRID

BREVE RESEÑA - INCOTERMS

Incoterm tiene como definición: Internacional Commercial Terms (Términos de Comercio Internacional) establecido desde enero de 2000 por la Cámara de Comercio Internacional con el fin de regular las prácticas comerciales a nivel mundial. Su objetivo es evitar confusiones y establecer un standard en la norma internacional.

Los Incoterms son un conjunto de reglas internacionales, regidos por la Cámara de Comercio Internacional, que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional.

Los Incoterms también se denominan cláusulas de precio, pues cada termino permite determinar los elementos que lo componen. La selección del Incoterm influye sobre el costo del contrato.

El propósito de los Incoterms es el de proveer un grupo de reglas internacionales para la interpretación de los términos mas usados en el Comercio internacional.

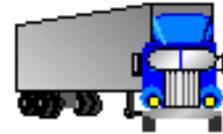
Los Incoterms determinan:

- El alcance del precio.
- En que momento y donde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercadería del vendedor hacia el comprador.
- El lugar de entrega de la mercadería.
- Quién contrata y paga el transporte
- Quién contrata y paga el seguro
- Qué documentos tramita cada parte y su costo.

CFR - CIF - CIP - CPT - DAF - DDP - DDU - DEQ - DES - EXW - FAS - FCA - FOB

HOMS GROUP & MAEV

**Términos de Venta Internacionales
INCOTERMS**

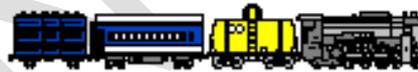


Obligaciones de las partes y deslinde de responsabilidades entre exportadores e importadores. Entraron en vigor el 1º de julio de 1990. Nueva versión 1 Enero 2000.

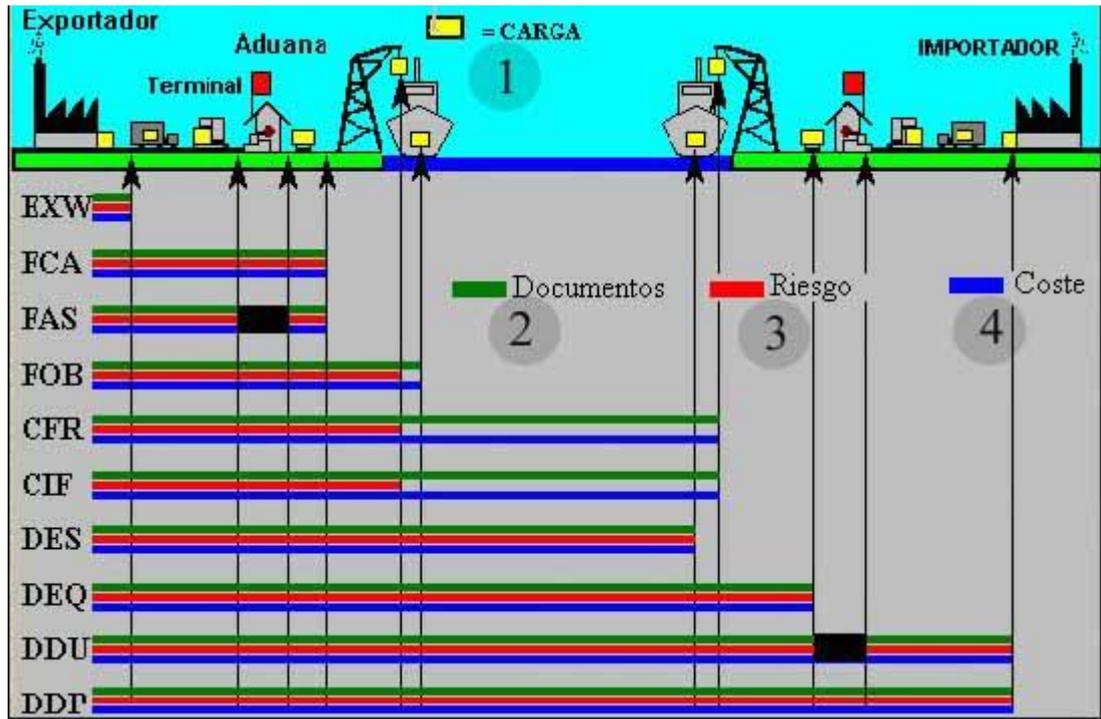
Grupo	Sigla	Inglés	Español	Tipo de Transporte
E	EXW	Ex Work	En Fábrica	Todo
F	FCA	Free Carrier	Libre Transportista.	Todo
	FAS	Free Along Side Ship	Libre al Costado del Barco.	Marítimo
	FOB	Free On Bord	Libre a Bordo	Marítimo

HOMS GROUP & MAEV

**Términos de Venta Internacionales
INCOTERMS**



Grupo	Sigla	Inglés	Español	Tipo de Transporte
C	GFR	Cost and Freight	Costo y Flete	Marítimo
	GIF	Cost, Insurance and Freight	Costo, Seguro y Flete.	Marítimo
	GPT GIP	Carriage Paid To Carriage and Insurance Paid To	Porte Pagado Hasta Porte y seguro pagado hasta.	Todo Todo
D	DAF	Delivered at Frontier	Entregada en Frontera	Terrestre
	DES	Delivered Ex Ship	Entregada Sobre Buque	Marítimo
	DEQ	Delivered Ex Quay	Entregada Sobre Muelle	Marítimo
	DDU	Delivered Duty Unpaid	Entregada Derechos no Pagados	Todo
	DDP	Delivered Duty Paid	Entregada Derechos Pagados	Todo



Glosario

DEFINICIONES

Contrato de transporte de mercancías por carretera.

Aquél mediante el cual una persona, física o jurídica, titular de una empresa dedicada a la realización de transportes por cuenta ajena o a la intermediación en la contratación de los transportes, se obliga, en nombre propio y mediante un precio, a realizar, por cuenta de otra, las operaciones que resulten precisas para trasladar adecuadamente una o más cosas de un lugar a otro mediante la utilización de vehículos de tracción mecánica que circulen por carretera.

Carácter mercantil del contrato.

El contrato de transporte de mercancías por carretera se reputará siempre mercantil.

Transporte de mercancías de cargas fraccionadas.

Aquel para cuya realización resultan precisas actividades previas o complementarias inherentes al carácter fragmentario de las mercancías, tales como las de manipulación, almacenamiento, grupaje, clasificación, embalaje o distribución por parte del porteador.

Transporte de mercancías de cargas completas.

Aquel para cuya realización, desde la recepción de la carga hasta su entrega o destino, no se precisan otras intervenciones u operaciones complementarias del tipo anterior.

Transportista.

Toda persona, física o jurídica, titular de una empresa especialmente concebida y equipada para la realización material de transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena con sus propios medios personales y materiales, y que, al efecto, dispone de uno o más vehículos adecuados con capacidad de tracción propia.

Operador de transporte de mercancías.

La persona, física o jurídica, titular de una empresa que, ya sea bajo la configuración de agencia de transporte, de transitario o de almacenista-distribuidor, se encuentra habilitada para intermediar en la contratación del transporte de mercancías, actuando como organización interpuesta entre los cargadores y los porteadores que contrata en nombre propio tanto con los unos como con los otros.

Porteador.

El transportista que, en virtud del contrato, asume, en nombre propio, la obligación de transportar las mercancías de un lugar a otro.

Si el transporte se contrata con la mediación de un operador de transporte, éste ocupa la posición de porteador frente al cargador. Responde como si hubiera realizado el transporte él mismo.

Cargador o remitente.

La persona, física o jurídica, que, ya sea directamente o como intermediario de transporte, solicita la realización del transporte en nombre propio y frente a la cual el porteador asume, en virtud del contrato, la obligación de efectuarlo.

Expedidor.

La persona, física o jurídica, que entrega las mercancías al porteador para su transporte.

Podrá ser expedidor de las mercancías el propio cargador o una persona distinta.

Consignatario o destinatario.

La persona, física o jurídica, a la que el porteador ha de entregar las mercancías objeto del transporte una vez finalizado éste.

Puede serlo el propio cargador o una persona distinta.

Envío.

La cantidad de mercancías, embalaje y soportes de la carga incluidos, puesta efectivamente, en el mismo momento, a disposición del porteador y cuyo transporte es requerido por un mismo cargador para su entrega a un mismo consignatario, desde un único lugar de carga a un único lugar de destino, constituyendo objeto de un mismo

contrato de transporte, si bien un solo contrato podrá tener por objeto el transporte de múltiples envíos de un mismo cargador.

Bulto.

El objeto o conjunto de objetos, incluido su embalaje, cualesquiera que sean sus dimensiones y volumen, que constituya una carga unitaria en el momento de su entrega al porteador claramente diferenciada del resto del envío.

Carta de porte.

El documento en que se hagan constar las circunstancias de realización del transporte siempre que contenga las siguientes menciones mínimas:

Datos identificadores del cargador y del porteador.

Datos identificadores del consignatario, o de la persona a quien va dirigido el envío.

Lugar, y, en su caso, fecha y hora de entrega del envío al porteador.

Lugar y plazo de entrega del envío al consignatario.

Identificación del envío (Calidad genérica, nº de bultos, peso, marcas o signos exteriores).

Precio del transporte.

Si se incluyen mercancías peligrosas, naturaleza exacta del peligro, incompatibilidades y condiciones y precauciones a tomar.

Cuantas otras circunstancias estimen el cargador y el porteador (portes pagados o debidos, indemnizaciones por paralización, valor declarado de la mercancía, seguros y pacto de sometimiento a una Junta Arbitral del Transporte).

La fuerza probatoria de la carta de porte tan sólo alcanzará a sus firmantes.

TERMINOLOGÍA

- **AGENCIA DE TRANSPORTE.** Persona física o jurídica que efectúa el transporte de mercancías y productos con medios de su propiedad o subcontratados.
- **AGENCIA SUBCONTRATADA.** Persona física o jurídica contratada por la agencia de transporte, para realizar parte de los servicios que ésta ha contratado directamente con el titular de la autorización de comercialización de medicamentos.
- **AUDITORÍA DEL SISTEMA DE CALIDAD.** Actividad documentada que se hace para comprobar, mediante el examen y la evaluación de evidencias objetivas, que el sistema de calidad es adecuado y ha sido desarrollado, documentado y efectivamente implantado de acuerdo con los requisitos especificados.
- **AUTOINSPECCIÓN.** Programa preestablecido realizado de forma independiente y detallada por personas competentes nombradas a tal efecto por la empresa, para verificar de forma documentada la conformidad de las actividades de la empresa con los principios de garantía de calidad.
- **CLASIFICACIÓN DE LA MERCANCÍA.** Proceso mediante el cual se clasifica la mercancía por rutas o destinos para su envío posterior.
- **DESTINATARIO.** Cliente final que debe recibir la mercancía.
- **EXPENDEDOR.** Persona física o jurídica que contrata el servicio de transporte y expide la mercancía.
- **INCIDENCIA.** Anomalía del servicio o producto.
- **PLANO DE RUTAS .** Documento que permite la trazabilidad de la ruta de los

camiones desde el origen hasta el destino, y que indica todas las paradas intermedias, así como el horario de salidas previsto, el de llegadas, el tiempo de recorrido y la velocidad media, para todos los días de la semana.

- **PLAN DE FORMACIÓN.** Planificación de la formación que se da, tanto al personal propio de la empresa como al subcontratado, para dotarlo de la capacitación suficiente para desarrollar sus funciones.
- **PROCEDIMIENTO NORMALIZADO DE TRABAJO.** Documento que describe las operaciones que deben efectuar, las precauciones que se deben tomar y las medidas que deben aplicar para conseguir repetidamente un objetivo establecido. Debe ser aprobado por las personas responsables.
- **SISTEMA DE GARANTÍA DE CALIDAD.** Conjunto de actividades y técnicas organizadas y diseñadas globalmente para conseguir el objetivo de calidad de forma fiable y repetida.
- **SUBCONTRATACIÓN.** La subcontratación de agencias de transporte es preciso hacerla sólo si hay la garantía de que el nivel de calidad de la agencia de transporte subcontratada es equivalente al que establece este documento. La subcontratación debe quedar formalizada en un contrato que debe recoger los acuerdos técnicos que sean adecuados y la distribución de tareas entre contratante y contratado.
- **TRAZABILIDAD DE LOS PAQUETES.** La identificación permanente de los paquetes que efectúa la agencia de transporte debe garantizar la trazabilidad hasta el destinatario.

Relación no exhaustiva de legislación aplicable

Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT). (Modificada por: L 13/96, de 30-12; L 66/97, de 30-12; RDL 6-98, de 5-6; L 55/99, de 29-12; RDL 4/2000, 23-06; L 14/00, de 29-12; L 24/2001, de 27-12, L 29/2003, de 8-10 y por L 39/2003, de 17-11.) (En relación con el contenido del título VI debe tenerse en cuenta la normativa de la Dirección General de Ferrocarriles.) (BOE 31)

Ley Orgánica 5/87, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable. (BOE 31)

Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT). (Modificado por RD 858/1994, 29-4, por RD 1136/97, 11-7, por RD 927/98, 14-5, por RD 1830/99, 3-12 y por RD 1225/2006, 27-10. Parcialmente derogado por L 13/96, 30-12. Los títulos VII y VIII han sido afectados sustancialmente por la Ley 39/2003, 17-11, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.) (BOE 8-10)

ORDEN FOM/2924/2006 de 19 de septiembre, por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE 26)

REAL DECRETO 551/2006 de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español (BOE 12)

RESOLUCIÓN de 21 de noviembre de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera (BOE 30)

REAL DECRETO 1202/2005 de 10 de octubre, sobre el transporte de mercancías perecederas y los vehículos especiales utilizados en estos transportes (BOE 21)

ORDEN FOM/605/2004 de 27 de febrero, sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE 09-03)

REAL DECRETO 1256/2003 de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la administración general del estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte (BOE 10)

REAL DECRETO 1010/2001 de 14 de septiembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la comisión para la coordinación de dicho transporte (BOE 25-9)

REAL DECRETO 1566/1999 de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE 20)

REAL DECRETO 1225/2006 de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE 15-11)

Orden FOM/2218/2008 de 23 de julio, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad. (BOE 29).

Orden FOM/2185/2008 de 23 de julio, por la que se modifica la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera. (BOE 25).

Orden FOM/2184/2008 de 23 de julio, por la que se modifica la Orden de 25 de abril de 1997, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. (BOE 25).

ACONSENENA